GROUPE SNI | SCET Mobilité durable

N° 2 – octobre 2011

La lettre de la

Mobilité durable

Imaginer et accompagner la mobilité urbaine de demain

édito

Pascale PECHEUR, Directrice du Pôle Réseau et de la Mission Mobilité Urbaine

Moins de voiture, plus de mobilité durable

Une nouvelle donne émerge dans la mobilité urbaine. Certes, pour l'ensemble des déplacements, à l'échelle nationale, la voiture reste hégémonique. Elle est cependant en recul pour plusieurs raisons : développement de la sensibilité écologique, hausse des prix de l'énergie, maturité des offres alternatives, engorgement de la voirie… Les nouveaux concepts d'aménagement urbain (écoquartiers, écocités, villes durables) traduisent bien ces tendances de fond, imposant la nécessité d'une mobilité durable.

Copenhague © PP.

Plus significatif peut-être, l'image de la voiture se déprécie, lui faisant perdre une partie de son pouvoir de fascination. Ainsi, le nombre de permis de conduire délivrés aux États-Unis, au Japon mais aussi au Royaume-uni, en Allemagne et en France, est-il en baisse, notamment chez les jeunes. Ces derniers semblent davantage attirés par les outils numériques qui multiplient les possibles sans avoir à se déplacer. À défaut, les transports en commun permettent de rester devant son écran.

Les modes alternatifs tirent profit de ces évolutions et ne cessent de se développer, grâce notamment aux efforts des collectivités : remise au goût du jour de modes moins polluants (tram, vélo), métissages (bus à haut niveau de service, autopartage) et innovations (smartphone) participent à ce développement. En milieu urbain, chacun peut optimiser ses déplacements à partir d'un bouquet d'offres de plus en plus complet.

Petit à petit, apparaît un découplage entre la possession de la voiture et son usage systématique. Pour de nombreux trajets, les alternatives existent et sont compétitives. Il reste à les rendre encore plus attractives en garantissant fiabilité et confort, afin de susciter du désir et de changer les comportements.

Sommaire

Focus

- Vers une mobilité durable dans les écoquartiers....2

Illustration

- La mobilité dans les quartiers durables réalisés par les EPL du réseau 3

Dossier : changement des comportements

- Pour une mobilité raisonnée 4
- Les « altermobilités » vont-elles remplacer la voiture ?....5
- Une autre histoire pour la voiture ? 6
- Des leviers pour orienter les usagers vers une mobilité plus durable....7
- Les SEM strasbourgeoises se réunissent autour de Strasbourg Mobilités....7

Actualités

- Avec la SAEMES et Citizen Car, faites travaillez votre voiture : louez-la ! 8
- Écomobilité : le réseau SCET aide Effinergie à développer un nouveau référentiel....8
- La SCET en pointe sur la logistique urbaine avec le projet XOps vert 8
- Le Grenelle II impose de nouvelles règles en faveur de la mobilité durable 8

La lettre de la Mobilité durable est éditée par SCET Réseau :
102, rue de France – 75646 PARIS Cedex 13
Tél. : 01 55 03 32 53 – Fax : 01 55 03 30 40
reseauscet@scet.fr – http://www.reseauscet.fr

Directrice de publication : Pascale Pécheur

Rédacteur en chef : Romain Denoyer

Ont collaboré également à ce numéro : A. Lassansaa, directeur de la SAEMCIB, J.-M. Guidez, expert en mobilité urbaine, S. Vincent-Geslin collaboratrice au LASUR, V. Kaufmann, directeur du LASUR, M.-C. Beaudoux, Directrice du Mobility Lab de Veolia-Transdev, J.-P. Lally, directeur de la Compagnie de Transports Strasbourgeois et D. Rousseau, directeur de PARCUS et de SAMINS

GROUPE Caisse des Dépôts

Vers une mobilité durable dans les écoquartiers

Alors que le tissu urbain déjà construit n'évolue que lentement vers la durabilité, les aménageurs ont l'opportunité de créer des morceaux de villes d'ores et déjà adaptés aux impératifs environnementaux. Les quartiers durables ou écoquartiers sont de plus en plus nombreux à sortir de terre. La mobilité y tient un rôle clé.

Dans les projets d'écoquartiers qui se multiplient en France, les aménageurs ne s'y trompent pas et mettent en avant la question des déplacements. Avec environ un tiers des émissions de gaz à effet de serre à son actif, le secteur des transports est souvent pointé du doigt. Il y a donc un intérêt essentiel à définir de manière ambitieuse le volet mobilité dans les projets.

La Coulée verte dans le quartier des 2 lions à Tours © SET

Cela commence à l'intérieur des quartiers, avec une circulation apaisée. En éloignant la voiture et en privilégiant les modes doux, les aménageurs peuvent offrir aux nouveaux habitants des espaces publics et des lieux de rencontre de qualité, combinés à des espaces verts. Mais le partage de la voirie est aussi envisageable avec la création de zones 30 et l'utilisation du tout récent Code de la Rue (il permet les zones de rencontre où les piétons ont la priorité partout et la vitesse y est limitée à 20 km/h). Une nuance toutefois : l'éloignement du trafic doit être maitrisé pour ne pas dégrader le cadre de vie dans les quartiers voisins.

Le piéton peut profiter de vastes espaces dans le quartier de Lyon Confluence © Lyon Confluence

Au-delà de la mobilité intra quartier c'est la qualité du lien avec la ville qui est en jeu pour favoriser une mobilité durable. Ainsi la présence d'une ligne de transport public performante, à proximité, ou mieux au cœur du quartier, permet aux habitants de se « sevrer » de leur (s) voiture(s), surtout si elle est présente avant l'arrivée des premiers occupants, activités ou logements. Transport public fiable, fréquent et avec une grande amplitude : le report modal sera alors possible. Au-delà des transports collectifs, il faut favoriser les modes actifs comme le vélo et la marche[1]. Des cheminements piétons et cyclistes doivent permettre aux habitants de rejoindre d'autres quartiers et les commerces et loisirs les plus proches sans utiliser un mode motorisé.

L'autre solution consiste à profiter des réseaux de transport public existants et à reconstruire la ville sur elle-même en inscrivant les normes HQE dans les projets de rénovation urbaine ou dans le traitement des friches. Ainsi la position stratégique très centrale de la ZAC de Bonne a été un élément décisif pour le Grand Prix écoquartier qu'elle a gagné en 2009.

Dans les deux cas, il existe de nombreuses solutions pour étoffer l'offre en modes alternatifs permettant de limiter le taux de motorisation des ménages, et donc la présence de voitures dans le périmètre de l'écoquartier. Il est possible d'encourager le covoiturage en communiquant à son sujet et en lui réservant certains espaces ; il en est de même avec l'autopartage. L'ensemble de ces solutions permet d'offrir une alternative fiable et efficace. Pour aller plus loin, il est possible de restreindre très fortement le nombre de places de stationnement pour les activités, les habitants et leurs visiteurs[2]. Enfin, en anticipant une diminution sensible de l'automobile, la réalisation de parkings réversibles permettra de leur donner une seconde vie. ■

Le quartier Villeneuve à Cognin, Prix de l'appel à projet Ecoquartier 2009, catégorie Mobilité

La ville de Cognin et Chambéry Métropole ont placé les déplacements au cœur de leur réflexion pour l'écoquartier Villeneuve. Outre la bonne accessibilité en mode actif et en transports en commun, les nouveaux habitants profiteront de cheminements conçus pour les modes doux. Le stationnement de surface ne sera destiné qu'à la courte durée, et les places en ouvrage se limiteront à une par foyer. Enfin, chaque ménage se verra offrir un vélo électrique par les promoteurs. Heureusement, car certaines pentes du quartier atteignent les 10 % !

1- Cf la Lettre de la Mobilité Durable n°1

2- Les communes peuvent abaisser les normes planchers pour toutes les constructions dans les PLU et imposer des normes plafond pour les zones de bureaux et de commerce, mais pas pour les logements. La densité urbaine et les prix du foncier peuvent créer d'office un plafond.

La mobilité dans les quartiers durables réalisés par les EPL du réseau

Les EPL du réseau SCET pilotent de nombreux projets où la mobilité durable est à l'honneur.

La ville de Dunkerque et la S3D ont beaucoup œuvré en faveur des modes doux dans le quartier Grand Large. L'élément central du quartier est un parc autour duquel s'articulent les logements et équipements (gymnase, lycée professionnel, Maison de l'emploi, FRAC…). Ces derniers sont ainsi facilement accessibles en marchant, de même que les commerces du centre ville. Enfin, les nouveaux habitants profitent des premières zones de rencontre de la ville avec des rues sans trottoir où la voiture est tolérée.

La SEM Ville Renouvelée va plus loin en ce qui concerne l'emprise de la voiture sur l'espace public[1]. Le projet prévoit la mise en place, en plus du métro existant, de bus en site propre. À Tours, la SET crée une infrastructure pour permettre aux nouveaux habitants de se déplacer en toute facilité sans voiture. Le quartier des Deux Lions sera relié au reste de la ville par une nouvelle ligne de tramway (2013) qui traversera le Cher sur un pont dédié aux modes alternatifs.

Sur l'Ile de Nantes, aménagée par la SAMOA, habitants, employés et passants disposent d'une offre en transport complète. Ils peuvent, en plus du tramway et des bus, se servir du vélo en libre service Bicloo (15 stations) et des voitures en autopartage Marguerite (deux stations).

À Bègles, le renouvellement du quartier des Terres Neuves piloté par la SAEMCIB a été l'occasion de reconfigurer le quartier pour une pratique quotidienne des modes doux, et d'accueillir en plus des lignes de bus existantes le nouveau tramway, les vélos en libre service (V-cub), et les voitures en autopartage (Autocool). ■

1- Cf la Lettre de la Mobilité Durable n°1

Vue du quartier des Terres Neuves © SAEMCIB Dubus-Richez

« Faire en sorte que dans le quartier on marche sans même se poser la question »
Interview d'André Lassansaa, directeur de la SAEMCIB qui a piloté le projet Terres Neuves à Bègles

– Quels sont les objectifs de la SAEMCIB en matière de mobilité dans ce projet ?

« L'opération des Terres Neuves répond à deux objectifs. D'une part elle s'insère dans un projet d'agglomération : après avoir vu les retombées de la première ligne de tram bordelaise (ligne A) pour les habitants de la ZUP des Hauts de Garonne, les élus de la Ville de Bègles ont agi auprès de la CUB (Communauté Urbaine de Bordeaux) pour que la troisième ligne (ligne C) traverse le quartier avec la création de deux stations en plein cœur de Terres Neuves. Le projet ANRU est venu se greffer à ce grand projet urbain, faisant de cette ligne une nouvelle épine dorsale du quartier.

D'autre part, le projet a intégré en amont la nécessité de développer une mobilité complémentaire au tram. Ainsi les espaces publics sont conçus vastes et attractifs pour favoriser les modes actifs. La présence de nouveaux commerces, et la taille favorable du quartier (17 ha, 1 000 logements) font de la marche le mode évident et agréable pour se déplacer. Pour les autres déplacements, il y a plusieurs lignes de bus, le vélo en libre service et l'autopartage. »

– Comment les habitants s'approprient-ils ces changements ?

« Les travaux d'aménagement ne sont pas encore achevés, il est donc difficile de dresser un vrai bilan. Mais avant, personne n'entrait dans ce quartier qui était vécu comme un espace fermé et hostile. Aujourd'hui on voit de nombreuses personnes traverser la place en marchant ou à bicyclette. La reconfiguration du quartier a permis de le désenclaver.

D'ailleurs ce ne sont pas que des habitants, puisqu'un Parc de l'Economie Créative « Terres Neuves La Tribu », regroupant des entreprises, des écoles, des lieux de sortie (salle de concert, restaurants…), et bientôt un pôle image, a été implanté sur une ancienne friche militaire attenante. Il ne s'agit pas de créer un lieu de vie nocturne très intense, mais de développer plusieurs activités. Cela permet d'attirer d'autres habitants et de multiplier les temporalités sur le territoire. Ainsi, il y a une vraie perméabilité entre les espaces favorisant une mixité urbaine emploi-logement. »

– Et pour le futur ?

« Le boulevard Bosc qui longe le quartier va prochainement enjamber la Garonne (2016). La CUB a engagé un travail innovant de concertation pour que le pont réponde aux attentes des habitants des quartiers des deux rives et soit conçu pour les déplacements doux.

En outre, avec le projet Bordeaux Euratlantique, les bords de Garonne vont être réaménagés. Actuellement une pénétrante autoroutière en viaduc longe la rive du fleuve. L'objectif est de requalifier cet axe en boulevard urbain et de réaménager le quai Wilson en promenade piétonne en continuité des quais de Bordeaux. Ce sera une nouvelle occasion de mettre en valeur les modes actifs. »

Pour en savoir plus : www.quartierterresneuves.com

Dossier : changement des comportements

Pour une mobilité raisonnée

Interview de Jean-Marie Guidez. Expert en mobilité urbaine, il a passé l'essentiel de sa carrière au CERTU à observer les comportements liés à la mobilité

Quels sont les faits marquants de la mobilité actuelle ?

En premier lieu, on constate le développement des modes alternatifs à la voiture. Celle-ci connait des évolutions moins évidentes. Avoir du recul est difficile car on ne se rend pas compte comme la voiture imprègne nos esprits et nos vies. Preuve en est le mondial de l'auto qui attire encore des millions d'yeux venus briller devant les nouveautés. C'est pourquoi la voiture est objet de débats.

Dans l'ensemble, le rapport des gens à la voiture change. C'est le découplage entre la possession et l'usage. Avant, quand on avait une voiture, on faisait tout avec. Là on comprend qu'il y a complémentarité des modes selon les motifs, que chacun a à sa disposition une vraie boite à outils pour ses déplacements.

Les chiffres confirment cela. À partir de 2003, les EMD[1] montrent une stabilisation voire la baisse d'indicateurs qui étaient traditionnellement toujours en hausse : consommation de carburant, déplacements en voiture…

Pour le moment ces évolutions ne concernent pas tout le monde mais elles devraient se diffuser dans la mesure du possible (la voiture restera indispensable dans le monde rural) car la tendance ne va pas s'arrêter : ses facteurs sont loin de s'essouffler. Les mêmes causes produisent les mêmes effets.

Qu'est ce qui alimente la tendance alors ?

Il y a plusieurs moteurs :

- L'économie est marquée d'un coté par l'augmentation du prix de l'énergie, et de l'autre par un certain marasme du pouvoir d'achat.
- Les nombreux investissements dans le transport public. À la fois les démarches et documents de type PDU/PDE, et les aménagements structurants comme les trams. C'est l'effet réseau.
- Les notions d'environnement finissent pas être intégrées. Elles ont envahi les discours, on ne peut pas passer au travers. Les jeunes générations en particulier font plus attention.
- Ce qu'on pourrait appeler le « e-comportement ». On peut maintenant tout faire à domicile : achats, démarches…On passe plus de temps devant les écrans, soit moins de temps à se déplacer. Aux États-Unis, des études font état d'une moyenne de 8h/j devant les écrans (tous confondus) pour les adolescents.
- Enfin, le vieillissement de la population.

Quelles sont les attentes des ménages aujourd'hui ?

En ce qui concerne la mobilité urbaine, je dirais que les ménages attendent avant tout une ville fiable et donc des transports avec lesquels on est sûr d'arriver à l'heure.

Quel peut être le rôle des pouvoirs publics au sens large ?

Les pouvoirs publics ont pris la mesure du changement, mais pas tous à la même vitesse. En matière de « culture mobilité », certaines collectivités ont dix à vingt ans d'avance, et ça se voit : lorsque la volonté politique est là, les choses évoluent dans le bon sens. Je défends souvent les décisions courageuses. Les collectivités qui ont su anticiper les changements ne sont pas étonnées aujourd'hui.

De son coté, l'État peut jouer un rôle incitateur. De manière caricaturale, il faut toucher au porte-monnaie pour réguler certains aspects, ou au contraire subventionner pour encourager les modes alternatifs.

Quels vont être les nouveaux acteurs dans le secteur ?

Ils sont déjà apparus, avec par exemple les opérateurs de publicité pour les VLS[2]. Mais les futurs acteurs devraient surtout être liés aux technologies du numérique car l'information prend de plus en plus d'importance dans les déplacements. Et il faut aussi observer les acteurs actuels. On sent que le secteur est très mouvant, que tout se mélange. Les vendeurs de voiture louent des voitures, des scooters et des vélos. Les opérateurs de stationnement aussi se tournent vers le vélo…

Un mot de conclusion ?

Les choses changent, nous en avons la preuve, mais changent-elles à la mesure des enjeux ? En d'autres termes, a-t-on vraiment le choix ? Personnellement, je milite pour une mobilité raisonnée de la part des individus, et pour une anticipation de la part des collectivités, avant que les contraintes ne deviennent réelles. ■

1- EMD : enquête ménages déplacements

2- VLS : vélo en libre service

À Tours on se déplace à vélo dans le quartier des Deux Lions © SET

Stéphanie VINCENT-GESLIN, Vincent KAUFMANN

Les « altermobilités » vont-elles remplacer la voiture ?

Vincent Kaufmann est sociologue spécialiste de la mobilité. Il est aujourd'hui directeur du Laboratoire de sociologie Urbaine (Lasur) et enseigne à l'Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne. Stéphanie Vincent est collaboratrice du Lasur. Ses recherches portent sur le lien entre la ville et la mobilité ainsi que sur les choix modaux.

Adopter un autre mode de déplacement que la voiture : entre hasard et réflexe

Dans la vie quotidienne, les individus sont pris dans une multitude de contraintes et d'impératifs qu'ils doivent gérer et faire coïncider avec leur emploi du temps. De ce fait, la voiture apparaît comme la solution de déplacement la plus optimale, particulièrement sur les trajets entre le domicile et le travail qui sont souvent enchaînés avec d'autres activités de la vie quotidienne, comme la dépose des enfants, les courses, les activités de loisirs, etc. De plus, l'apprentissage de la conduite constitue encore aujourd'hui une sorte de rite de passage qui marque l'entrée dans l'âge adulte. Pour toutes ces raisons, se déplacer en voiture revêt une dimension routinière et fonctionne parfois comme un « réflexe ».

Adopter un autre mode de déplacement que la voiture particulière implique alors de remettre en question ce réflexe pour que d'autres habitudes puissent se mettre en place. Il s'agit alors d'un processus de changement long et complexe, dont le déclenchement peut apparaître hasardeux aux individus eux-mêmes. Point de hasard pourtant, pour le sociologue qui analyse ces changements. Bien au contraire, ils apparaissent à des moments charnières des trajectoires biographiques des individus, moments de ruptures où le potentiel de recomposition des habitudes est le plus fort. Les changements dans les habitudes de déplacements ont pu être repérés dans divers moments de bouleversement biographique : décès d'un proche, séparation, mise en couple, arrivée d'un enfant, déménagement, etc.

Néanmoins, ce contexte favorable ne suffit pas à abandonner certains usages de la voiture. Le changement intervient sur la base d'une prédisposition à changer ses habitudes de déplacements. Cette prédisposition peut tantôt être liée à une lassitude dans l'utilisation de la voiture à cause du trafic et des conditions de circulation ou de stationnement. Tantôt, la prédisposition prend la forme d'une réflexion personnelle sur les problèmes environnementaux, locaux ou globaux, qui sont liés à l'usage automobile.

Enfin, sur cette trame constituée par les prédispositions, viennent se greffer des éléments déclencheurs qui jouent véritablement le rôle de détonateur du changement. Ces éléments déclencheurs peuvent être de l'ordre de la contrainte brutale, qui empêche l'utilisation de la voiture, de l'engagement militant qui donne la capacité aux individus de mettre leurs comportements en accord avec leurs valeurs ou encore de l'opportunité, c'est-à-dire la rencontre avec une offre alternative concrète, par exemple grâce aux Plans de Déplacements. La présence d'une offre alternative est donc très importante.

Dans la plupart des cas, les altermobilités – ou usages alternatifs à la voiture particulière – résultent d'un changement. Mais pas pour tous : il existe des altermobilistes pour lesquels les habitudes alternatives sont des habitudes constantes tout au long de la vie. Pour eux, le réflexe de déplacement adopté dès l'entrée dans l'âge adulte est tourné vers d'autres usages que la voiture particulière : covoiturage, vélo ou transports en commun. Ces usages alternatifs deviennent très tôt routiniers et se perpétuent tout au long de la vie.

Lyon Parc Auto accueille de nombreuses voitures en autopartage Autolib' © LPA

Les habitudes altermobiles au quotidien : entre abandon des usages automobiles et conservation de l'objet

Les personnes qui abandonnent la voiture sur leurs trajets domicile-travail n'étendent pas nécessairement leurs nouveaux usages de déplacements à d'autres motifs tels que les loisirs ou les achats.

Les altermobilistes conservent bien souvent leur véhicule non seulement pour d'autres usages, de loisirs notamment, mais aussi comme garantie de leurs choix de déplacements sur le trajet domicile-travail. Etonnament, le fait de conserver une voiture disponible contribue alors à garantir et à pérenniser des usages alternatifs. L'altermobilité va alors de pair avec un découplage entre la possession d'un véhicule et son usage puisque les altermobilistes conservent leur voiture tout en ne l'utilisant pas de manière exclusive ou automatique. Cette tendance est du reste visible dans les récents résultats d'Enquête Ménages Déplacements (EMD) : par exemple, à Lyon, la dernière EMD montre que les déplacements en voiture ont baissé de 15 % par rapport à 1995, alors que le taux de possession automobile a augmenté durant cette même période.

En pratiquant d'autres modes de déplacements, les altermobilistes acquièrent de nouvelles compétences de déplacements. Ces compétences viennent s'ajouter à celles qu'ils possédaient déjà et élargissent ainsi les capacités de chacun à se déplacer. Ces usages constituent une diversification des potentialités individuelles en matière de mobilité quotidienne, ou motilité[1].

Ce constat remet en question l'idée d'un simple remplacement de l'automobile par d'autres formes de

1- Kaufmann V., Bergman M.M. and Joye D., 2004, Motility : Mobility as capital. International Journal of Urban and Regional Research, 28(4) pp. 745-756.

mobilité. L'altermobilité est donc bien une diversification des usages qui passe par une certaine rationalisation de l'utilisation de la voiture, entendue comme l'adaptation du mode choisi aux contraintes du déplacement. Dans le cadre de cette nouvelle économie de la mobilité, l'autopartage constitue un élément-clé puisqu'il permet d'utiliser une voiture sans en posséder une personnellement.

Vers une société altermobiliste ?

Certains usages altermobiles restaient encore, il y a peu, des usages marginaux dans notre pays : c'est notamment le cas du covoiturage ou de l'autopartage. Les altermobilistes font alors figure de pionniers. Pourtant, des tendances récentes laissent entrevoir l'amorce de changements en matière de mobilité. Ainsi, l'image des modes de déplacements devient de plus en plus favorable aux altermobilités et davantage défavorable à la voiture que par le passé : les français semblent donc être beaucoup plus disposés qu'avant à utiliser les transports publics ou le vélo. En particulier, les jeunes générations semblent se désintéresser progressivement de la voiture, non seulement en France mais aussi en Allemagne, aux États-Unis ou au Japon. De plus, le renchérissement de l'énergie ainsi que la crise économique récente jouent comme des accélérateurs de ce phénomène. Avec le coût d'usage croissant de l'automobile et la montée des valeurs environnementales, des situations favorables au changement de mode de déplacements se créent. Cependant, l'offre alternative en matière de déplacements s'avère plutôt développée et efficace en territoires urbains denses. Or, par préférence personnelle et contrainte économique, les ménages se logent toujours plus loin des centres urbains, devenant par-là même dépendants de la voiture. Offrir des modes de déplacements alternatifs aux habitants des territoires périurbains constitue alors aujourd'hui un enjeu politique et territorial majeur. ■

Le Tram place de la République à Mulhouse © SITRAM

Ouvrages références :

Kaufmann, V. Guidez J.-M., Tabaka K. et Louvet N. (2010) Et si les français n'avaient plus seulement une voiture dans la tête ?, Lyon : collections du CERTU.

Vincent-Geslin S, 2010, Altermobilités, mode d'emploi, Déterminants et usages de mobilités alternatives au tout voiture, CERTU, collection Débats.

NGE acteur du développement des modes alternatifs

NGE (Nantes-métropole Gestion Equipement) est partenaire de la cinquième édition de la Zénius expérience qui se déroule à Nantes du 16 septembre au 12 novembre. Le principe : quatre nantais abandonnent leur voiture pour deux mois et se voient remettre en échange tout ce qu'il faut pour se déplacer sans automobile personnelle : carte de transport en commun, abonnement vélo, abonnement à l'autopartage… Ils racontent leur expérience sur le site internet.

NGE met à disposition des participants les vélos qu'il loue à l'année via son service Métropole à Vélo. Les parkings de NGE sont eux en libre accès pour les participants se rendant à Nantes avec leur voiture en autopartage. Cette expérience contribue à montrer qu'il est aujourd'hui tout à fait possible de se passer d'une voiture personnelle et qu'en jonglant entre les modes, l'usager peut développer une mobilité efficace et durable.

Contact : www.zenius-experience.fr

Marie-Catherine Beaudoux

Une autre histoire pour la voiture ?

Marie-Catherine Beaudoux est, en tant que directrice du Mobility Lab, à la tête d'une équipe de Véolia-Transdev dédiée à l'exploration des évolutions de la mobilité pour identifier et investiguer des champs d'innovations.

Alors que dans les pays aisés, la voiture, remplacée par le web et les objets numériques[1], ne fait plus rêver les jeunes générations, de nombreux changements s'opèrent. D'abord la voiture individuelle, autrefois perçue comme un symbole de prestige social, est aujourd'hui un peu plus délaissée par les couches les plus favorisées de la population. Vivant dans des hyper-centres largement desservis par les transports en commun, les plus aisés ont la possibilité de s'en affranchir pour s'orienter vers un éventail large de solutions alternatives. Désormais, « les plus dépendants de l'automobile sont les plus pauvres qui n'ont pas pu accéder à l'habitat social, qui vivent et travaillent en périphérie et consacrent jusqu'à 20 % de leurs ressources à une voiture indispensable. » (Jean-Pierre Orfeuil, professeur à l'université de Paris Est).

Il est alors intéressant de regarder vers quelle utilisation s'oriente l'automobile, car plus que la voiture elle-même, c'est la privatisation de son usage qui est aujourd'hui remise en cause. Les formes de partage se développent et se démocratisent. Le secteur de l'autopartage pourrait toucher 5,5 millions de personnes en Europe d'ici 2015, d'après des estimations. En France, le covoiturage sur les longs trajets fait de plus en plus d'adeptes, au point que les réseaux autoroutiers vont créer prochainement des aires de stationnement spécialement dédiées. Une étude réalisée par TNS Sofres pour le groupe Chronos sur les transports du futur montre que pour 51 % des Français, l'essentiel des déplacements en 2030 se fera dans des véhicules partagés.

Le rapport culturel à la voiture se modifie. Pour Jeremy Rifkin, nous entrons dans une ère qui va voir « les réseaux prendre la place des marchés et la notion d'accès se substituer à celle de propriété »[2]. Cette révolution en cours est avant tout citoyenne et responsable. À la voiture particulière, cristallisant les critiques du consumérisme et de notre mode de vie non durable, se substitue désormais la voiture partagée, sans doute plus pertinente du point de vue de l'individu comme de celui de la collectivité. ■

Contact : http://www.veoliatransdevlab.com

1- En Allemagne, les jeunes sont plus nombreux à pouvoir imaginer une vie sans voiture (64 %) que sans Internet (84 %) selon une enquête commandée en 2009 par la Fédération allemande des hautes technologies, Bitkom

2- L'Age de l'accès, La Découverte, 2005.

Des leviers pour orienter les usagers vers une mobilité plus durable

Dans une optique de développement des comportements durables, plusieurs leviers permettent d'impulser le changement et d'accompagner les usagers dans leur démarche.

Impulser le changement par la régulation

- La mise en œuvre du Code de la Rue permet de limiter la vitesse de circulation des véhicules pour améliorer le cadre de vie et la sécurité, et favoriser les modes actifs (marche et vélo). Il permet des espaces où la voirie est véritablement partagée et les conflits d'usage limités[1].
- Les aménagements de l'espace public peuvent eux aussi réduire l'usage de l'automobile.
- Les aménageurs peuvent réduire l'offre en stationnement pour que l'usage de la voiture soit contraint.
- Les communes via leur PLU ont le pouvoir d'imposer des normes plancher relativement basses de stationnement pour toutes les nouvelles constructions, et des normes plafond pour les zones de bureaux et de commerces, en particulier quand la zone est bien desservie par les transports publics.

Accompagner l'évolution de la mobilité en offrant des alternatives

- Renforcer l'offre en transports en commun.
- Accompagner les initiatives en faveur des modes doux : pedibus, aide à l'achat de vélos électriques…
- Encourager l'émergence de services innovants s'adaptant à des chaines de déplacements de plus en plus complexes (location de vélo courtes ou longue durée, autopartage, covoiturage, voiture en libre service, systèmes d'information d'aide aux déplacements via les smart phones…).
- Anticiper l'arrivée des transports publics (en particulier TCSP) avant l'arrivée des nouveaux habitants ou employés d'un nouveau quartier.
- Densifier là où il existe déjà une bonne desserte en transport public.
- Réfléchir à des solutions pour limiter les besoins de déplacement (centre de télétravail…). ■

1- Pour plus d'informations, voir « Les zones de circulation particulière en milieu urbain », CERTU et « La démarche code de la rue en France », CERTU.

Les SEM strasbourgeoises se réunissent autour de Strasbourg Mobilités

Interview croisée de Jean-Philippe Lally, Directeur de la Compagnie des Transports Strasbourgeois (CTS) et de Didier Rousseau, Directeur de PARCUS (SEM Stationnement) et de SAMINS (SEM Marché d'Intérêt National)

Qu'est ce que Strasbourg Mobilités ? D'où vient cette idée de collaboration ?

JPL : À l'origine, Strasbourg Mobilités est un groupement puis une société qui rassemble la CTS, Vélo Emploi et Transdev pour la mise en œuvre et l'exploitation du Velhop[1]. Très vite, la CTS ouvre le capital à de nouveaux partenaires des mondes de l'aménagement, de l'autopartage, du tourisme et du stationnement afin de créer un lieu de réflexion sur les mobilités responsables et un vecteur privilégié de mise en œuvre des services qui en découleraient.

DR : Ce dispositif est l'aboutissement d'une volonté d'échanges, encouragée notamment par PARCUS, entre les différentes SEM concernées par les problématiques de mobilité

JPL et DR : L'ambition première de Strasbourg Mobilités est de concentrer au sein du seul Pass Mobilité toutes les offres de mobilité de l'agglomération : transport public, vélo partagé, autopartage et solution de stationnement responsable[2].

Pourquoi faire travailler ensemble des acteurs de deux mondes pouvant paraitre antagonistes ?

JPL : Penser que les univers de la CTS et de PARCUS sont antagonistes relève d'une logique aujourd'hui dépassée. L'enjeu n'est plus d'opposer transport public et voiture individuelle, mais bien d'utiliser chacun de ces modes dans sa zone de pertinence.

DR : Dès lors, la complémentarité devient une préoccupation majeure qui trouve sa concrétisation dans le lien avec l'autopartage ou avec le développement des P+R (parc relais), pour lesquels PARCUS et la CTS ont déjà travaillé ensemble.

JPL & DR : Au-delà d'une volonté commune de contribuer aux réflexions sur les politiques de mobilité et au développement des modes doux à Strasbourg, chaque partenaire apporte ses propres compétences et champs d'expertise.

Avez-vous d'autres pistes de collaboration pour favoriser la mobilité durable dans la métropole alsacienne ?

DR : Le MIN de Strasbourg, qui distribue 150 000 t de produits alimentaires vers le centre ville chaque année est implanté à proximité du dépôt de la CTS. D'où l'idée d'utiliser le tramway pour développer une logistique urbaine plus verte, pourquoi pas nocturne. La SAMINS étant actionnaire de Strasbourg Mobilités…

JPL & DR : Outre la logistique urbaine, l'information multimodale ou la gestion des P+R sont à l'évidence propices à la mise en œuvre de synergies. Ces pistes font l'objet d'échanges et de réflexions. ■

Le Velhop, point de départ de Strasbourg Mobilités © Strasbourg Mobilités

1- Le système de vélo-partagé strasbourgeois

2- Les ouvrages de stationnement sont situés en dehors des zones d'hypercentre et facilement accessibles par le réseau CTS.

Avec la SAEMES et Citizen Car, faites travaillez votre voiture : louez-la !

À l'occasion de la semaine de la mobilité durable (du 16 au 22 septembre dernier), la SAEMES a monté un partenariat avec la jeune entreprise Cityzen Car. Celle-ci propose aux clients de la SAEMES de mettre leur véhicule en location pendant les temps où ils ne l'utilisent pas (en moyenne une voiture ne sert que pendant 3 à 4 % de la journée). Cette démarche permet donc aux usagers de réduire le budget alloué à leur voiture tout en permettant à d'autres d'avoir accès à un véhicule moins cher. Les mobilités durables de demain se construisent.

Le système de Cityzen Car est sécurisé pour permettre une location en toute confiance. L'usager doit être approuvé par le loueur pour avoir accès à la voiture. Le propriétaire de la voiture décide des moments de location. Enfin, l'assurance tous risques de Cityzen Car couvre le véhicule et la responsabilité civile du loueur lorsqu'il met sa voiture à disposition. ■

Ecomobilité : le réseau SCET aide Effinergie à développer un nouveau référentiel

Terres Neuves à Bègles © SAEMCIB

L'association Effinergie, dont le but est de promouvoir les constructions à basse consommation d'énergie, conçoit un nouveau référentiel prenant en compte les déplacements dans l'évaluation énergétique des bâtiments. En effet, aucun des labels conçus par l'association en partenariat avec le ministère, ne prend en compte la question des déplacements générés par un bâtiment (distances, mode…). Dans le but d'être plus précis que les instruments existants, l'outil prend en compte les différents éléments liés à la mobilité comme la proximité des équipements (écoles…) ou encore la présence d'un transport en commun.

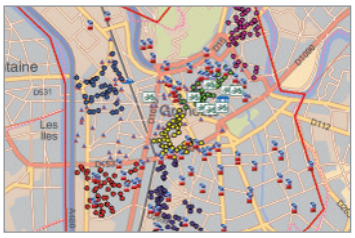
L'association a fait appel à la SCET et aux membres du réseau pour tester cet outil précurseur sur des bâtiments de logement existants. La S3D, la SEM 92, la SAEMCIB, la SEM Ville Renouvelée, et Territoires et Développement se sont déjà portés volontaires. ■

La SCET en pointe sur la logistique urbaine avec le projet XOps vert

Le nombre et le volume des colis livrés en ville étant en perpétuelle augmentation (e-commerce…), il devient urgent d'agir pour désengorger les centres-villes et limiter les émissions de polluants. C'est pourquoi la SCET s'est lancée dans un projet innovant.

Le programme « XOps Vert[1] » vise à cartographier les flux de trafics liés à la logistique urbaine à partir de flottes captives dotées d'un capteur GPS. Les résultats obtenus permettront d'orienter les actions publiques et privées vers des solutions optimisées visant à diminuer les émissions et à rationaliser les flux.

Un test grandeur nature est lancé depuis juin dans la ville de Grenoble : 35 véhicules de livraison du groupe La Poste sont équipés. ■


XOps vert permet de cartographier les mouvements de la logistique urbaine © ESRI

1- Partenariat entre SCET, SODEXI, Nash Tec, Groupe la Poste et ESRI

Le Grenelle II impose de nouvelles règles en faveur de la mobilité durable

Cet été, le Gouvernement a fait un pas de plus en signant un nouveau décret du Grenelle 2 favorisant les véhicules électriques et les infrastructures permettant l'accueil des vélos.

La loi impose dorénavant aux constructeurs de nouveaux immeubles (bureaux et logements) d'intégrer des prises de recharge sur leurs parkings pour les véhicules électriques (voiture, vélo). Les prises à installer ne seront pas spécifiques mais standardisées.

Les syndicats dont les copropriétés disposent d'un parking sécurisé à usage privatif ont désormais l'obligation, d'une part, d'insérer à l'ordre du jour des assemblées générales la possibilité qu'ont les copropriétaires de faire installer des prises électriques permettant la recharge des véhicules électriques et hybrides, et d'autre part, de présenter les devis réalisés à cet effet. Les locataires bénéficient également de facilités pour l'installation, à leurs frais, de bornes.

En outre, le décret impose d'intégrer des espaces de stationnement sécurisés pour les vélos dans les nouveaux ensembles d'habitation, et dans les bâtiments à usage tertiaire. Pour ces derniers, une mise en conformité des immeubles existants devra être faite avant le 1er janvier 2015, un décret en Conseil d'État en précisera les modalités.

Ces obligations s'appliquent aux bâtiments dont la date de dépôt de la demande de permis de construire est postérieure au 1er janvier 2012. ■